Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku – stan na dzień 04-10-2021 r

Informujemy, iż nadal z obowiązku kwarantanny niezależnie od kierunku podróży w ramach wykonywania czynności zawodowych nie muszą odbywać marynarze, rybacy oraz inni członkowie załóg statków morskich oraz statków żeglugi śródlądowej, a także serwisanci statków oraz inspektorzy administracji morskiej lub uznanych organizacji w celu wykonania inspekcji.

Źródło: www.omk.org.pl

Informacja o ograniczeniach i procedurach w podmianach załóg w portach na świecie.

W portach na całym świecie, obowiązują ograniczenia, środki bezpieczeństwa i procedury które cały czas się zmieniają w związku z dynamiką rozwoju pandemii.
Poniżej przekazujemy link do aktualizowanej mapy z zaznaczeniem części świata, Państwami i ograniczeniami związanymi z podmianami załóg.
Udostępniona jest na stronie UKP&I Club www.ukpandi.com.

http://geollectcoronavirusdashboard.com.s3-website.us-east-2.amazonaws.com/

Źródło: www.omk.org.pl

Pierwsza praca na morzu i kilka praktycznych porad – PRZYPOMINAMY.

Niniejszym zamieszczamy link do nowej publikacji OMK skierowanej do marynarzy rozpoczynających pracę na morzu. Mocno polecamy zapoznanie się ze streszczeniem najważniejszych zagadnień. Przedstawione informacje dotyczą kontraktów, warunków zatrudnienia, podatków, ubezpieczeń itp.

https://www.omk.org.pl/_DataFiles/publikacje/Pierwsza%20praca%20ma%20norzu%20OMK%202021.pdf

Źródło: www.omk.org.pl

Emerytury stażowe także dla marynarzy.

Sprawdziliśmy, iż projekt dotyczący emerytur stażowych obejmuje marynarzy w taki sam sposób jak wszystkich pracowników lądowych. Jeżeli będziemy w stanie wykazać określony staż pracy powiązany z latami składkowymi to nabywamy takich samych uprawnień jak osoby wykonujące pracę w Polsce. Podpisy można zbierać jeszcze przez kilka dni maksymalnie do 06.10.2021
Więcej informacji dotyczących tej inicjatywy można znaleźć na stronie:
https://emeryturazastaz.pl/
Niestety listy poparcia zbierane są jedynie w formie papierowej. Można je wydrukować w domu i dostarczyć do naszego biura na Ul. Szarotki 8 w Szczecinie lub bezpośrednio do regionalnych oddziałów Solidarności.
Listy poparcia:
https://www.tysol.pl/data/Lista_do_skladania_podpisow-Wykaz_obywateli.pdf
Wykaz Regionów:
https://www.solidarnosc.org.pl/map/mapa.html

Źródło: www.omk.org.pl

Znasz bohatera na morzu? .

Zachęca się wszystkich, którzy spotkali w swoim życiu odważnych marynarzy aby wskazali ich do przyznania im Nagrody za Wyjątkową Odwagę na Morzu. Marynarze, których odważny czyn został zgłoszony do ITF lub poprzez związki zawodowe marynarzy, mogą zostać nominowani do najwyższej nagrody przyznawanej przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Oficjalne listy z pochwałą i certyfikaty mogą także otrzymać zdobywcy kolejnych miejsc.

Czym są nagrody IMO Brevery at Sea?

Oficjalna nazwa to *„Nagroda IMO za wyjątkowa odwagę na morzu"* . Jest to prestiżowa nagroda, z którą zawiązane są listy i certyfikaty przyznawane marynarzom, którzy w okresie nominacji zostali uznani za dokonanie aktów odwagi, ryzykując własnym życiem podczas próby ratowania życia innych osób lub w ramach działań na rzecz ochrony środowiska morskiego.
Do najwyższej nagrody marynarze mogą nominować tylko jedna osobę. Ale wielu zdobywców najwyższych nagród za odwagę może zostać uznanych dzięki oficjalnym listom z IMO.
IMO wyjaśnia, że istnieją trzy „kategorie zaszczytów":
sama „Nagroda" za to, że nominowany dokonał *najwybitniejszego aktu odwagi*
dyplomy wyróżnień dla nominowanych, *którzy dokonali czynów wymagających niezwykłej odwagi*
listy pochwalne dla nominowanych, których uznano za zasługujących na szczególne uznanie za *szczególne działania*

Kto jest uprawniony ?

Marynarze, którzy ryzykując utratą życia dokonują aktów wyjątkowej odwagi, wykazują się niezwykłą odwagą w próbach ratowania życia na morzu lub w próbach zapobiegania lub łagodzenia szkód w środowisku morskim.
Nagroda przyznawana jest za akty odwagi, które miały miejsce w okresie nominacji, tzn. od 1 lutego 2021 do 30 stycznia 2022 roku.

Kiedy należy przesłać nominację?

Nominacje należy przesłać do 28 lutego 2022 roku do ITF.

Dlaczego ? Ponieważ data przesłania musi zostać zamknięta do 1 kwietnia 2022 roku więc aby uniknąć rozczarowania należy w w/w terminie zgłosić swojego kandydata do ITF lub afiliowanego w nim związku zawodowego marynarzy.

Kto może nominować marynarza?

Technicznie rzecz biorąc nominacje do nagród mogą być składane do IMO tylko przez państwa członkowskie ONZ (rządy) i organy pozarządowe, które są uznawane przez IMO (posiadające tzw. „status konsultanta”). Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF) jako światowy glos marynarzy ma status konsultacyjny w IMO i dlatego może nominować marynarzy, którzy będą brani pod uwagę przy przyznawaniu nagród.

Aby pomóc ITF w nominowaniu odważnych marynarzy prosimy was – marynarzy oraz ich rodziny i przyjaciół – o zgłaszanie nam swoich potencjalnych kandydatów.

Jak to działa? Jak marynarze są nominowani i wybierani do nagród?

Krok 1: zdobądź nominację przez ITF

Istnieją dwa sposoby na zgłoszenie swojego dzielnego marynarza do ITF w celu nominowania go do nagrody:

Opcja 1: skontaktuj się ze swoim związkiem zawodowym marynarzy i poproś go o przekazanie kandydatury dzielnego marynarza do ITF.

Opcja 2: prześlij dane swojego odważnego marynarza bezpośrednio do ITF.

Wystarczy wysłać e-mail do akredytowanego przedstawiciela ITF w IMO – Branko Berlan.

W e-mailu należy podać dane nominowanego marynarza i wydarzenia, za które chcesz aby został nominowany, w tym:

imię i nazwisko, narodowość, stanowisko

miejsce i datę zdarzenia

a także inne informacje, które chciałbyś dodać a które podkreślają wyjątkowość zachowania nominowanego marynarza, np. wiek, czas spędzony na morzu bez zmiany załogi lub wszelkie ograniczenia z którymi się boryka, a które sprawiają, że jego akt odwagi był dla niego trudny do podjęcia.

ITF przekazuje do IMO wszystkie zgłoszenia, które otrzymuje od związków zawodowych i bezpośrednio od marynarzy jako oficjalne *nominacje.* Nominacje muszą zostać przekazana do IMO do kwietnia 2022 roku.

Krok 2 : Nominowani są wybierani przez IMO, ITF

Po przesłaniu nominacji przez ITF, rządy i inne organy, tworzą tzw. „Panel Oceniający”, który wybiera potencjalnych zwycięzców. Wspólnym zadaniem panelu jest wydawanie rekomendacji sędziom decydującym, kto powinien otrzymać jakie nagrody.

Zespołowi oceniającemu przewodniczy Sekretarz Generalny IMO i w jego skład wchodzą przedstawiciele ITF i innych organów. Mają oni dokładnie i uczciwie przemyśleć kto zasługuje na nominacje i wyróżnienia.

Krok 3: Ocena finalistów i wybór zwycięzców

W końcu spotykają się sędziowie. W skład jury wchodzą przewodniczący ważnych komitetów IMO, w tym Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i Komitetu Prawnego. Podobne jak w przypadku panelu oceniającego przewodniczy im Sekretarz Generalny IMO.

Jurorzy biorą pod uwagę rekomendację Panelu Oceniającego i wybierają laureata nagrody. Po dokonaniu wyboru zapraszają zdobywcę najwyższej nagrody na specjalna uroczystość w siedzibie IMO w Londynie *„w celu odebrania medalu i dyplomu potwierdzającego dokonanie czynu wymagającego wyjątkowej odwagi”.*

Kto wygrał w ubiegłym roku ?

Nagrodę za Wyjątkową Odwagę na Morzu w 2021 roku otrzymał oficer poszukiwawczo-ratowniczy z Wietnamu, pan Tran Van Khoi, który bohatersko uratował życie czterem osobom z tonącego statku towarowego. Aby ukończyć tę śmiałą misję marynarz działał w ekstremalnych warunkach, walcząc z pogodą i wzburzonym morzem.

Certyfikat wyróżniający otrzymał także inny marynarz – kapitan Ritesh Madhusdan Bhamaria. Jest on pilotem morskim, który pracował na pokładzie *Godam* dla Torres Pilots, firmy pilotażowej działającej w północnej

Australii. Kapitan Bhamaria , na niebezpiecznych wodach , pełnych rekinów, uratował życie dwóm rybakom, wykazując zawodowe i humanitarne zaangażowanie w ratowanie życia na morzu , gdy tylko jest to możliwe.

Dlaczego powinienem nominować odważnego marynarza do nagród 2022?

Właśnie zostały otwarte nominacje do nagrody IMO za wyjątkową odwagę na morzu a ITF zachęca marynarzy i ich rodziny do zgłaszania kandydatur odważnych marynarzy do ITF aby otrzymali nagrody, certyfikaty i listy z IMO.

Zwłaszcza w tym roku, biorąc pod uwagę wszystko co przydarzyło się marynarzom podczas pandemii i kryzysu związanego ze zmianami załogi, ważne jest aby marynarze byli nominowani do nagrody, powiedział **Branko Berlan** – akredytowany przedstawiciel ITF przy IMO.

„W ciągu ostatnich 18 miesięcy marynarze mierzyli się z wieloma złożonymi wyzwaniami. Ludzie musza nominować marynarza do nagrody 2022 jeśli wiedzą lub słyszeli o marynarzu, który w obliczu ryzykownych sytuacji wykazał się wyjątkową odwagą" – powiedział.

„W bardzo trudnych warunkach, w obliczu pandemii i problemów związanych z kryzysem zmiany załogi, światowi marynarze utrzymywali świat w ruchu. I nadal wykazują się niezwykłą odwagą. A w tym zawodzie odwaga jest wszędzie: dajmy ją poznać! „ – powiedział Berlan.

Już teraz prześlij dane swojego odważnego marynarza

Prześlij dane nominowanego do nagrody IMO Bravery at Sea Awards marynarza

W swoim mailu pamiętaj o podaniu niezbędnych danych: nazwiska, narodowości, stanowiska i informacji dotyczących daty orraz miejsca zdarzenia a także innych szczegółów dotyczących marynarza i okoliczności jego czynu.

https://www.itfseafarers.org/en/news/know-hero-sea-time-nominate-worlds-bravest-seafarers

Źródło:www.omk.org.pl

Długa na 10 km plama ropy , martwe ptaki i ryby o wycieku u Wybrzezy Kalifornii.

U wybrzeży południowej Kalifornii na zachodzie USA doszło do wycieku około 3 tys. baryłek ropy, która utworzyła długą na ponad 10 km plamę na oceanie. W niedzielę na plaży w mieście Huntington Beach znaleziono martwe ptaki i ryby. Burmistrz miasta Kim Carr określiła wydarzenie jako "potencjalną katastrofę ekologiczną".

Władze 200 tys. miasta poinformowały, że ropa wyciekła na tamtejszą plażę, na której znaleziono martwe ptaki i ryby. Jak dodały mimo podjętych wysiłków rano "wycieku nie zdołano jeszcze całkowicie powstrzymać".

"Obecnie plama ropy mierzy około 5,8 mili morskiej (ok. 10,5 km) długości" - przekazały władze w komunikacie cytowanym przez stację CNN.

Carr wyjaśniła, powołując się na informacje straży przybrzeżnej, że wyciek może być wynikiem uwolnienia ropy w procesie jej wydobywania na oceanie w pobliżu Huntington Beach.

„Amerykańska Straż Przybrzeżna kieruje działaniami podjętymi z powodu wycieku obejmującego około 5,8 mil morskich pomiędzy Huntington Beach Pier a Newport Beach. Wyciek nastąpił prawdopodobnie w rezultacie uszkodzenia rurociągu z zakładu obsługiwanego przez Beta Offshore" – pisze dziennik „Times of San Diego".

Jak podkreśla gazeta, wyciek spowodował poważne szkody ekologiczne w wodach u wybrzeży Huntington Beach.

„Sprzęt do skimmingu (technika usuwania ropy z powierzchni wody - PAP) i wysięgniki zostały rozmieszczone, aby zapobiec przedostaniu się ropy do rezerwatu Bolsa Chica i terenów podmokłych Huntington Beach (...)" – podkreśla „Times of San Diego".

Smuga ropy została po raz pierwszy zauważona w sobotę po godzinie 9 czasu lokalnego. Straż przybrzeżna oceniła wyciek jako poważny.

W związku z wyciekiem władze Huntington Beach odwołały ostatni dzień pokazu lotniczego Pacific Airshow i zachęcają mieszkańców, aby trzymali się z dala od plaż na dotkniętych obszarach.

Źródło: PAP

Van Oord zamawia Mega Jack-Up do instalacji morskich turbin wiatrowych o mocy 20 MW.

Van Oord zamówił nowy, ekologiczny statek instalacyjny, który będzie mógł pracować na metanolu i instalować turbiny wiatrowe o mocy do 20 MW. Inwestycja wpisuje się w rosnące światowe zapotrzebowanie na morskie farmy wiatrowe. Statek zostanie zwodowany w 2024 roku.
Statek jest budowany przez stocznię Yantai CIMC Raffles Shipyard w Chinach. Autorem projektu jest Knud E Hansen. Statek typu jack-up ma wejść na rynek w 2024 roku i będzie pracował pod holenderską banderą.
– Ta inwestycja przygotowuje nas na wzrost skali w branży morskiej energetyki wiatrowej i pozwala nam utrzymać pozycję lidera – powiedział Pieter van Oord, CEO Van Oord.
Nowy 175-metrowy statek instalacyjny offshore będzie specjalnie zbudowany do transportu i instalacji fundamentów i turbin wiatrowych. Dzięki dźwigowi dostarczonemu przez holenderską firmę Huisman jack-up będzie w stanie podnieść ponad 3000 ton.
Statek będzie również wyposażony w zaawansowany system podnośnikowy. Cztery gigantyczne nogi, każda o długości 126 metrów, pozwolą na podniesienie statku i pracę w wodach o głębokości do 70 metrów. Szybka odpowiedź na potrzeby rynku
Od 2002 roku Van Oord przyczynił się do wprowadzenia w sumie 14,5 GW mocy zainstalowanej morskiej energetyki wiatrowej. To aż 40 proc. całkowitej zainstalowanej mocy około 35 GW morskiej energii wiatrowej na świecie na koniec 2020 roku.
W 2020 roku firma zakończyła projekty morskiej energetyki wiatrowej, które dostarczają energię odnawialną do ponad 2,5 miliona gospodarstw domowych. Popyt na morskie farmy wiatrowe utrzymuje się na wysokim poziomie. UE zamierza zainstalować 300 GW morskiej energii wiatrowej do 2050 roku, a na całym świecie oczekuje się, że będzie to 2000 GW morskiej energii wiatrowej.
– Dzięki naszym doświadczeniom z jednostkami instalacyjnymi Aeolus, MPI Resolution i MPI Adventure, mamy dobre rozeznanie w pracy z jednostkami instalacyjnymi typu jack-up. Teraz idziemy o krok dalej – nowy statek będzie największym tego typu. W porównaniu z Aeolusem nowa wersja ma o 88 proc. więcej przestrzeni pokładowej i ponad 80 proc. większy udźwig – komentuje Arnoud Kuis, dyrektor zarządzający Offshore Wind w Van Oord.
– Dzięki zasilaniu metanolem, ślad węglowy statku zostanie zredukowany o ponad 78 procent – dodał Van Oord.
Ponadto, jack-up będzie wyposażony w zaawansowaną technologię aktywnej kontroli emisji, Selective Catalytic Reduction, aby zredukować emisję NOx do absolutnego minimum. Zainstalowany pakiet akumulatorów o pojemności 5 000 kWh będzie przejmował obciążenia szczytowe i regenerował energię, aby jeszcze bardziej optymalizować zużycie paliwa i zmniejszyć związane z tym emisje.
Inwestycja ta jest częścią programu rozbudowy floty o wartości 1 miliarda euro, realizowanego przez firmę w ciągu najbliższych pięciu lat. W grudniu 2020 roku Van Oord zamówił już w norweskim VARD nowy ekologiczny statek do układania kabli.
Holandia ma cel realizacji 20 GW do 2030 roku i kolejnych 20 GW morskiej energii wiatrowej w następnej dekadzie. Turbiny wiatrowe na morzu również rosną z zawrotną prędkością. W 2002 roku dotyczyło to turbin wiatrowych o mocy 2 MW, obecnie instalowane są turbiny o mocy 14 MW. Łopaty wirnika mają już grubo ponad sto metrów, a transport i instalacja wymagają coraz większych statków. Van Oord inwestuje w nowy statek do transportu i instalacji nowej generacji turbin wiatrowych o mocy 20 MW.

Źródło: gospodarka morska.pl

Rosjanie testują hipersoniczny pocisk.

Rosja w poniedziałek przeprowadziła na Morzu Barentsa zakończoną sukcesem próbę hipersonicznego (hiperdźwiękowego) pocisku manewrującego Cyrkon, który po raz pierwszy został wystrzelony z okrętu podwodnego – przekazało ministerstwo obrony.
Pocisk, który w nocy z niedzieli na poniedziałek wystrzelono z okrętu podwodnego o napędzie atomowym Siewierodwińsk trafił w wyznaczony cel. Był to kolejny test rosyjskiej broni hipersonicznej. W lipcu przeprowadzono udaną próbę wystrzelenia Cyrkonu z fregaty Admirał Gorszkow.
W przemówieniu wygłoszonym w marcu 2018 roku prezydent Rosji Władimir Putin powiedział, że pociski hipersoniczne są częścią nowej generacji rosyjskiej broni, która może uderzyć w niemal każdy punkt na świecie i ominąć zbudowaną przez USA tarczę antyrakietową – informuje Reuter.
Prędkość pocisku Cyrkon określana jest na ok. 9 machów (czyli dziewięciokrotność prędkości dźwięku), a zasięg na ponad 1000 km. Po zakończeniu testów pocisk ma się znaleźć na wyposażeniu nawodnych i podwodnych okrętów rosyjskiej marynarki wojennej.

Źródło: PAP

Niemcy otwierają przed inwestorami możliwość testowania elektrolizy na morzach.

1 października 2021 roku weszło w życie rozporządzenie niemieckiego Ministerstwa Spraw Gospodarczych, która ma na celu promowanie wodoru i jego produkcji na obszarach morskich. Nowe przepisy regulują sprzedaż obszarów przeznaczonych pod produkcję wodoru w ramach aukcji. Pierwsze z nich odbędą się już w następnym roku.
Rozporządzenie w sprawie sprzedaży w ramach aukcji miejsc do produkcji alternatywnych źródeł energii w wyłącznej strefie ekonomicznej (WSE) zostało opublikowane już w Federalnym Dzienniku Urzędowym. Dokument stwarza podstawę do praktycznego przetestowania energii elektrycznej wytworzonej na morzu w procesie produkcji wodoru. Do tej pory generacja wodoru w oparciu o elektrolizę odbywała się wyłącznie na lądzie. Od teraz firmy i przemysł mają możliwość korzystania i testowania elektrolizy na morzu.
- Morska produkcja ekologicznego wodoru jest przyszłościowym zagadnieniem o wielkim potencjale innowacji. Morska produkcja wodoru może w znacznym stopniu przyczynić się do dekarbonizacji przemysłu w Niemczech – przekonuje minister Peter Altmaier.
50 mln euro dotacji
Do produkcji zielonego wodoru mogą być wykorzystane wybrane obszary na Morzu Północnym. Za aukcje odpowiedzialna jest Federalna Agencja Morska i Hydrograficzna (BSH). W rozporządzeniu określono m.in. kryteria dotyczące aukcji.
Pierwsza runda aukcji odbędzie się w 2022 roku. Zarządzenie jest też z założenia neutralne technologiczne, czyli nie preferuje żadnego rozwiązania technologicznego. Jednak ze względu na fakt, że technologie morskiej energetyki wiatrowej są bardzo zaawansowane i pozwalają na efektywne wykorzystanie przestrzeni morskiej, zasadne jest więc wykorzystanie energii wiatrowej do produkcji wodoru w oparciu o elektrolizę.
W pierwszej kolejności oferenci, którzy wygrają przetarg, będą mogli ubiegać się o zezwolenie na budowę infrastruktury wodorowej na danym obszarze. W drugim etapie mogą ubiegać się o dofinansowanie. Na ten cel rząd federalny Niemiec przeznaczył w ramach pakietu energetyczno-klimatycznego 50 mln euro od 2022 roku.

Źródło: gospodarka morska.pl

AI w porcie i na statku. Cyfryzacja portów w walce z zatorami.

Szereg wydarzeń, na czele z globalną pandemią koronawirusa, zatorami w chińskich portach czy też marcową blokadą Kanału Sueskiego uwydatniły znaczenie globalnego transportu morskiego. To właśnie transport morski

jest kluczowym elementem globalnego łańcucha dostaw, zaś jednym z narzędzi walki z zatorami portowymi jest cyfryzacja portów.
Porty i terminale morskie należą do elementów przemysłu morskiego, które doświadczają poważnych zakłóceń z powodu pandemii. Ponieważ porty są kluczem do globalnego przemysłu żeglugowego, który obsługuje ponad 80 proc. wszystkich towarów w obrocie międzynarodowym, zatory i opóźnienia mają tam szerokie skutki uboczne. Potrzeba cyfryzacji sektora morskiego, staje się dziś jeszcze ważniejsza, ze względu na zmieniające się wymagania globalnego handlu.
Statki stają się coraz większe, towary przemieszczają się szybciej, a kwestie geopolityczne stawiają nowe wyzwania przed portami na całym świecie. Branża morska idąc z duchem postępu, przyjmuje wiele nowych technologii, takich jak optymalizacja czy też wizualizacja przepływu ładunków, zaś w żegludze nastąpił gwałtowny rozwój cyfryzacji. Znaczenie rozwiązań cyfrowych stało się większe na skutek zatorów portowych, które unaoczniły potencjał cyfryzacji w łańcuchu dostaw.
Bądź pracowity, nie będziesz bity
Infrastruktura portowa nadaje się do zautomatyzowanej inspekcji, ponieważ obiekty te często znajdują się na terenie i podlegają kontroli operacyjnej i bezpieczeństwa przez władze portowe.
Dla przykładu porty stanowią obszar przemysłu morskiego, który jest w dużym stopniu wykluczony z tego postępu. Stanowią one kluczowe ogniwo globalnego łańcucha dostaw, a powszechny brak cyfryzacji w małych i średnich portach osłabia te globalne ścieżki.
Kluczową zmianą, która musi nastąpić, jest cyfryzacja operacji holowników, pilotów i statków serwisowych. Algorytmy oparte na sztucznej inteligencji mogą zoptymalizować planowanie i zapewnić dostępność ludzi i zasobów wtedy i tam, gdzie są one potrzebne. Co więcej, narzędzia cyfrowe mogą szybko zmienić alokację zasobów, np. jeśli ETA statku ulegnie zmianie.
Korzyści, jakie oferuje oprogramowanie do optymalizacji i poprawy wydajności, które staje się coraz bardziej powszechne na statkach, umożliwiając im konkurencyjną działalność w sferze globalnej, przynosząc jednocześnie wymierne korzyści. Wykorzystanie technologii bezzałogowej do zautomatyzowania rutynowych czynności stanowi wartość dodaną dla środowiska portowego poprzez poprawę bezpieczeństwa i obniżenie kosztów. Największe korzyści przynosi jednak automatyczne ostrzeganie zespołów zarządzających aktywami o kluczowych problemach w perspektywie krótkoterminowej i umożliwienia im monitorowanie długoterminowych trendów.
Doświadczenie pokazuje, że cyfryzacja może mieć znaczący wpływ na planowanie usług holowniczych i pilotażowych w sposób, który pomaga zwiększyć niezawodność czasu wypłynięcia lub przybycia statku. Dla przykładu, oprogramowanie oparte na sztucznej inteligencji wdrożone w indonezyjskim porcie Tanjung Priok, spowodowało zmniejszenie czasu oczekiwania na usługi żeglugowe skrócił się z 2,5 godziny do około 30 minut. Przykłady można mnożyć na wszystkich kontynentach, a liczba cyfrowych portów stale się powiększa.
Diabeł tkwi w szczegółach
Kiedy statek zawija do portu, należy podjąć szereg działań, aby zapewnić, że odpowiedni personel i zasoby znajdują się we właściwym miejscu i we właściwym czasie. Obejmuje to urządzenia do rozładunku ładunku, ale także usługi pilotażowe i holownicze. Dostawcy usług muszą również zaspokoić specyficzne potrzeby sporych transportowców, które nierzadko wymagają specjalistycznego sprzętu, kilku holowników, a czasami nawet obecności kilku doświadczonych pilotów.
Pomimo swojego znaczenia, tak zwana "pierwsza i ostatnia mila" podróży są słabym ogniwem w globalnym łańcuchu dostaw. W większości małych i średnich portów pozostaje to nierzadko procesem zarządzanym ręcznie na tablicach i arkuszach kalkulacyjnych, z usługami i aktualizacjami zapewnianymi przez rozmowy telefoniczne.

Takie podejście jest nie tylko nieefektywne, ale także pozostawia zarówno porty jak i dostawców usług podatnymi na zmiany czasu przybycia statków. Wiele elementów musi być przestawianych ręcznie, co nieuchronnie prowadzi do dalszych opóźnień w całym łańcuchu.
Zatrzymanie efektu domina będzie wymagało szczególnej uwagi. Nie tracąc z oczu zatorów w portach, musimy również zwrócić uwagę na poziom szczegółowy, gdzie pozornie niewielkie elementy w połączeniu ze sobą odgrywają decydującą rolę w ogólnym rozrachunku. Celem jest, aby statki mogły przybywać do portów i z nich wypływać tak szybko i skutecznie, jak to możliwe.

Konkluzje
Jak pokazała pandemia, nie ma już czegoś takiego jak kryzys lokalny. Zator w jednym porcie może wywoływać globalne konsekwencje. Dwa klucze do zakończenia reakcji łańcuchowych, które prowadzą do zatorów, to zdolność do wymiany informacji w całym łańcuchu oraz elastyczność w szybkim dostosowywaniu się do zakłóceń.
Przyjęcie rozwiązań cyfrowych przez jeden port może wydawać się kroplą w morzu, a samo w sobie nie rozwiąże wszystkich przyczyn leżących u podstaw zatorów w portach. Jednak porty na całym świecie powielają te lokalne zmiany, ponieważ pandemia uświadomiła kadrze zarządzającej znaczenie zastąpienia dotychczasowych procesów technologiami, które optymalizują zasoby portowe.
Dobrze funkcjonujący i szybko reagujący system zarządzania zależy w dużej mierze od wymiany danych, która umożliwia wszystkim zainteresowanym dzielenie się wspólną wiedzą o sytuacji i wiedzą o tym, co się dzieje. Jest to szczególnie ważne, gdy plany i prognozy zaczynają się zmieniać.
Problemy opóźnień czy też zatorów mogą być w dużej mierze zażegnane, jeśli statki i porty wspólnie i w sposób ciągły wdrażać nowe rozwiązania, a w konsekwencji podejmować działań łagodzące w przypadku wystąpienia zakłóceń. Stosowanie nowych technologii oraz odchodzenie od niekoniecznie efektywnych wieloletnich przyzwyczajeń stanowią kolejne kroki w kierunku postępu całego sektora morskiego.

Źródło: gospodarka morska.pl

Ule w Porcie Gdańsk.

Cztery ule stanęły na dachu Terminala Promowego Westerplatte w Porcie Wewnętrznym. Ale na tym się nie skończy.
Stawianie kolejnych uli w różnych częściach przestrzeni miejskiej, to już ostatnio coś więcej niż moda. Przekonani są o tym pracownicy Portu Gdańsk, którzy przypominają, że pszczoły mają ogromne znaczenie dla ekosystemu.
– Ich wyginięcie oznaczałoby katastrofę ekologiczną. To dlatego chcemy ratować te owady i stworzyliśmy dla nich miejsce – podkreśla Anna Drozd, rzecznik prasowy Portu Gdańsk.
– Jak szacują naukowcy, po wyginięciu ostatniej pszczoły, życie na Ziemi trwałoby maksymalnie dziesięć lat – alarmuje.
Cztery pierwsze ule stanęły na dachu Terminala Promowego Westerplatte. W każdym może zamieszkać od 30 do 70 tysięcy. pszczół.
Jak się okazuje, już w przyszłym roku dzięki pracującym w nich pszczołach będzie można zebrać nawet 60 kilogramów miodu.
Miejskich pasiek przybywa. Są jednak wymagania
Za montaż uli w Porcie Gdańsk odpowiada warszawska pracownia Pszczelarium. Jej twórcy na co dzień opiekują się pszczołami miodnymi w miastach całej Polsce w ponad 30 miastach.
Jak zaznaczają, ustawienie uli jest zawsze poprzedzane wizją lokalną, której głównym celem jest ustalenie miejsca i warunków funkcjonowania pasieki, które zapewnią bezpieczeństwo. Ważne, by pasieka w terenie publicznie dostępnym powinna być wygrodzona, aby zapobiec przypadkowemu i nieświadomemu wejściu osób postronnych w strefę bezpieczeństwa wokół uli.
Twórcy Pszczelarium przekonują, że w mieście jest wiele miejsc, gdzie można bezpiecznie postawić małą pasiekę, pod warunkiem profesjonalnego jej prowadzenia.
Dlaczego warto stawiać miejskie pasieki? Trend stawiania uli na dachach trwa już od dawna. A wybierane w tym celu są rozmaite lokalizacje. To na przykład dachy hoteli, restauracji, urzędów i innych obiektów. Prasa branżowa informuje, że w samej tylko stolicy jest już 400 uli. Dla porównania w Berlinie jest ich ponad 4000, a w Londynie 5000.
Dołącz do zabawy z Portem Gdańsk

Pracownicy Portu Gdańsk zachęcają również do wspólnej zabawy. Już wkrótce na oficjalnym profilu na Facebooku zostanie ogłoszony konkurs na nazwę dla miodów, które powstaną w porcie.

Źródło: gospodarka morska.pl

Ryby pływają w ecstasy i kokainie. Brytyjski Festiwal muzyczny zagraża chronionym węgorzom.

Naukowcy wykryli niepokojąco wysokie stężenie narkotyków w rzece przepływającej przez tereny, na których odbywa się festiwal muzyczny w Glastonbury. Może to zaszkodzić zamieszkującym ją rybom.
Glastonbury Festival to największa regularna impreza muzyczna w Wielkiej Brytanii. Gromadzi co roku około 200 tysięcy widzów. Odbywa się od 1970 roku w miejscowości Pilton w pobliżu Glastonbury. Od 1981 roku organizowany jest corocznie z przerwą raz na kilka lat – zwykle co pięć – by dać ziemi i okolicznym mieszkańcom odetchnąć.
Badacze z walijskiego Bangor University wykryli, że poziom narkotyków w rzekach w pobliżu terenów, na których odbywa się festiwal muzyczny Glastonbury, może zagrażać rybom. Narkotyki, jak można podejrzewać, pochodzą z moczu uczestników festiwalu. Badacze apelują do uczestników muzycznych imprez, by korzystali z zapewnianych przez organizatorów toalet.
Badania zostały przeprowadzone w 2019 roku, kiedy to festiwal odbył się ostatnim razem (ze względu na trwającą pandemię COVID-19 nie zorganizowano go w tym ani w ubiegłym roku). Naukowcy analizowali wodę przed, podczas i po zakończeniu imprezy.
MDMA i kokaina trafiają do rzek z wód gruntowych
Badacze wykryli, że poziom MDMA (substancji znanej jako ecstasy) i kokainy był najwyższy tydzień po zakończeniu imprezy. Sugeruje to, że narkotyki trafiały do rzek z wód gruntowych. Poziom kokainy był na tyle wysoki, że zagrażał rozwojowi węgorzy zwyczajnych.
Ryby te objęte są ochroną. Od lat 70. XX wieku ich liczebność spadła o ponad 90%. Przyczyniły się do tego zanieczyszczenie wód, nadmierne połowy, budowy ingerujące w rzeki oraz pasożyty.
– Zanieczyszczenie środowiska nielegalnymi substancjami psychoaktywnymi to problem każdego festiwalu muzycznego. Niefortunne jest to, że Festiwal Glastonbury odbywa się w pobliżu rzeki. To sprawia, że mija niewiele czasu, zanim narkotyki pojawią się w wodzie i źle wpływają na wrażliwy ekosystem – komentuje Dan Aberg, jeden z autorów pracy.
Edukować uczestników. Lub stworzyć sztuczne mokradła
Naukowcy proponują edukować uczestników muzycznych imprez, by wiedzieli, jakie są skutki oddawania moczu na ziemię. Uświadamiające kampanie niekoniecznie przyniosą od razu skutek. Badacze sugerują więc również inne rozwiązanie.
Węgorze mogłoby uchronić stworzenie sztucznego rozlewiska porośniętego trzcinami. W korzeniach trzcin żyją bakterie rozkładające związki organiczne. Powolne przesączanie się przez wody przez zarośnięty nimi teren pozwala bakteriom oczyścić wodę. Takie hydrobotaniczne oczyszczalnie ścieków budowane są czasem tam, gdzie budowa kanalizacji lub oczyszczalni jest z różnych przyczyn nieopłacalna.
Leki i narkotyki to ukryte, ale groźne zanieczyszczenia
– Edukacja jest podstawą troski o środowisko. Ludzie wiedzą już, że plastiki stanowią problem, a festiwal w Glastonbury zrobił wiele, by je wyeliminować z imprezy. Potrzebujemy jednak także edukować w zakresie zanieczyszczenia lekami i substancjami psychoaktywnymi. To ukryte, ale groźne zanieczyszczenia – tłumaczy dr Christian Dunn z Centrum Biotechnologii Środowiskowej Bangor University.
– Martwi nas wpływ festiwalu na środowisko. Nasze badanie dowodzi, że narkotyki występują w ilościach zagrażających rozwojowi węgorzy. To może zniweczyć wysiłki podejmowane w celu ochrony tego zagrożonego gatunku – dodaje badacz.

Źródło: Focus.pl

Lechia dała Legii lekcję futbolu.

W hicie 10. kolejki PKO Bank Polski Ekstraklasy Lechia Gdańsk nie dała Legii Warszawa żadnych szans i w pełni zasłużenie odniosła zwycięstwo 3:1.
Na ten moment wszyscy w Gdańsku czekali od 11 maja 2016 roku. Wówczas Lechia pokonała 2:0 przed własną publicznością Legię. Na kolejne domowe zwycięstwo przeciwko warszawianom "Zielono-Biali" musieli poczekać dokładnie 5 lat, 4 miesiące i 22 dni.

Od pierwszego do ostatniego gwizdka sędziego, poza epizodycznymi wyjątkami, gra toczyła się pod jednostronne i wyłączne dyktando piłkarzy Lechii. Gdańszczanie - za sprawą nieustannego wysokiego pressingu - nawet nie dopuszczali do głosu Mistrzów Polski, którzy byli cieniami samych siebie.

Zespół z Trójmiasta swoją niekwestionowaną dominację potwierdził w postaci gola w 34. minucie. **Maciej Gajos** oddał bezpośredni strzał z rzutu wolnego z okolic dwudziestego metra. Piłka po jego uderzeniu poszybowała nad murem i zakończyła swój lot w samym okienku bramki.

Objęcie prowadzenia tchnęło w podopiecznych **Tomasza Kaczmarka** dodatkowe pokłady pewności siebie. Wyczuwszy przysłowiową krew ofiary, nie mieli zamiaru się zatrzymywać. "Wojskowi" zaś oszołomieni bezbłędną grą swoich przeciwników nie potrafili dojść do boiskowego głosu.

Czesław Michniewicz zareagował na wyjątkowo słabą postawę swoich zawodników personalnymi roszadami. Trener Legii w trakcie przerwy dokonał aż czterech ze wszystkich pięciu możliwych zmian. Nowi gracze na boisku nie zmienili jednak przebiegu boiskowych wydarzeń na korzyść stołecznego klubu.

W 54. minucie **Jarosław Kubicki** oddał strzał z dystansu, piłka delikatnie odbiła się rykoszetem od nogi **Maika Nawrockiego**, co uniemożliwiło strzegącemu dostępu do bramki **Cezaremu Miszcie** skuteczną interwencję.

Nawrocki był zamieszany również w stratę trzeciego gola. To właśnie on zagrał we własnym polu karnym wprost pod nogi **Kacpra Sezonienki**, a ten natychmiast obsłużył podaniem lepiej ustawionego **Łukasza Zwolińskiego**, który z bliskiej odległości dopełnił formalności i tym samym przypieczętował absolutnie zasłużone zwycięstwo.

Bezradną Legię stać było tylko na trafienie honorowe z rzutu karnego. W 88. minucie **Michał Nalepa** dopuścił się faulu w obrębie pola karnego na **Tomasie Pekharcie**, sędzia wskazał na wapno, a piłkę z jedenastu metrów między słupki pewnie skierował sam poszkodowany.

Gol na otarcie łez to jedyne pocieszenie dla Michniewicza i spółki. Więcej powodów do zadowolenia próżno szukać. Była to już piąta porażka w ich wykonaniu na osiem rozegranych meczów w lidze. W ekstraklasowej tabeli są na dopiero piętnastym miejscu tuż nad strefą spadkową.

Zupełnie inne nastroje panują w Gdańsku. Trudno żeby było inaczej, skoro Lechia notuje serię czterech wygranych z rzędu, a dodatkowo jest wiceliderem.

TABELA

10 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Lech Poznań	6	3	1	22:6	21
2	Lechia Gdańsk	5	4	1	18:9	19
3	Pogoń Szczecin	5	4	1	16:8	19
4	Raków Częstochowa	5	3	1	19:13	18
5	Śląsk Wrocław	4	5	1	14:12	17
6	Jagiellonia Białystok	4	3	3	11:11	15
7	Zagłębie Lubin	5	0	4	11:13	15
8	Górnik Zabrze	4	1	4	13:14	13
-	Piast Gliwice	4	1	5	13:14	13
10	Cracovia	3	4	3	16:18	13
11	Radomiak	2	6	2	11:10	12
12	Stal Mielec	3	3	4	11:16	12
13	Wisła Kraków	3	2	5	13:16	11
14	Wisła Płock	3	1	6	17:17	10
15	Legia Warszawa	3	0	5	10:12	9
16	Bruk-Bet Termalica	1	4	4	10:13	7
17	Warta Poznań	1	4	5	8:13	7
18	Górnik Łęczna	1	2	7	8:26	5

Źródło:pilkanozna.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF – wypełnij deklarację :

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
Ponadto:
• Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
• Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
• Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
• Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/przylacz_sie
Może polubisz nas na FB ?

www.omk.org.pl

Wydarzyło się 04 października - kalendarium.

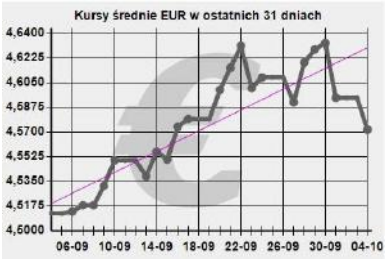
04 października jest 277. dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 88 dni. Dzisiaj obchodzony jest Światowy Dzień Zwierząt.
Dzisiaj imieniny świętują :
Aurea, Dalewin, Dalwin, Dobromiła, Euzebiusz, Faust, Franciszek, Konrad, Konrada, Lucjan, Łucjan i Petroniusz
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1509 r.– Wojna polsko-mołdawska: zwycięstwo wojsk polskich w bitwie pod Chocimiem.
1582 r.– Ostatni dzień (czwartek) obowiązywania w Rzeczypospolitej kalendarza juliańskiego. Następny dzień (piątek) zgodnie z rachubą gregoriańską nosił datę 15 października.
1705 r – Stanisław Leszczyński i jego żona Katarzyna Opalińska zostali koronowani w Warszawie na króla i królową Polski.

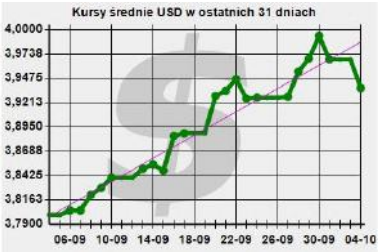
1795 r. – Prusacy zrabowali ze skarbca na Wawelu polskie insygnia koronacyjne.
1918 r. - Gen. Józef Haller objął naczelne dowództwo nad Armią Polską we Francji.
1944 r.– 1. dzień po upadku powstania warszawskiego: Rada Ministrów podjęła uchwałę o żałobie narodowej w związku z kapitulacją Warszawy.
1945 r. – W obozie pracy w Łambinowicach na Opolszczyźnie strażnicy zastrzelili 44-48 przetrzymywanych tam Niemców i Ślązaków.
1982 r. – Izba Wojskowa Sądu Najwyższego skazała zaocznie na karę śmierci byłego ambasadora PRL w Waszyngtonie Romualda Spasowskiego, który po ogłoszeniu stanu wojennego porzucił placówkę i poprosił o azyl polityczny w USA..
2000 r. – Rozpoczął się XIV Międzynarodowy Konkurs Pianistyczny im. Fryderyka Chopina.

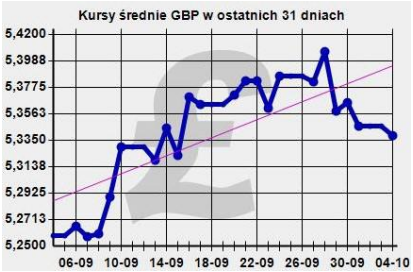
Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP
Tabela z dnia 2021-10-04

1 EUR	**4,5716**
1 USD	**3,9368**
1 CHF	**4,2371**
1 GBP	**5,3382**







https://www.nbp.pl/

https://stooq.pl/q/?s=cl.f

https://nasdaqbaltic.com

Notowania surowców

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1M	Min 1M	Czas
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

- Nie może go używać, jest leworęczna.
Kobieta milczy, zabijając wzrokiem. Mąż:
- O, ku*wa...

Źródło: dowcipy.pl